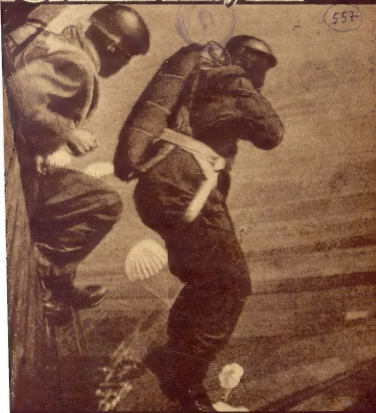


ARIPI ROMÂNESȚI



Director: Constantin Iviță
AL. DEMETRESCU

557



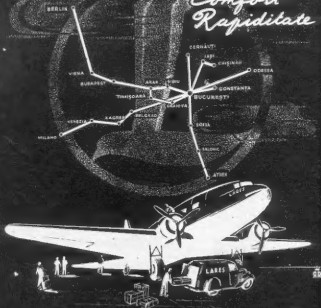
ARUNCAREA ÎN GOL A UNEI FORMAȚII DE PARASUȚIȘTI ROMÂNI. REPOTERUL NOSTRU FOTOGRAF. EL ÎNSUȘI PARASUȚIST, A PRINS UN EMOTIONANT MOMENT AL LANSĂRII.
(Citiți articolul din ceargă revistei)

Foto. Cpt. pan. Șevciuk

LINII AERIENE
INTERNE
INTERNATIONALE

1943

*Siguranța
Comfort
Rapiditate*



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

PENTRU TINERET

De mai bine de un an, revista „Anii Românești” a consacrat la fiecare a ei apariție — și din proprie inițiativă — câte 2 până la 4 pagini în care s-a publicat lucrări artistice inedite cu subiect de război sau cînduși eroicizme, simfonie și calde, închînate tîburilor, muzicii și literaturii noastre de cîntec un limbel român, izbitor de eroicizme.

Subsecretariatul de Stat al Aerului a luat hotărîrea ca începînd cu acest număr să se găsească în mod permanent la revistă noastră câte 2 pagini, în cadrul cărora, în afară de alte toate îndrumările oficiale ale organizației I. A. R. (Tineretul Aeronautic Român) precum și pregătirea intelectuală și intelectuală necesară celor care vor să înțeleagă și să închine viteze celui mai greu, mai puțin de riscuș, dar și mai nobil meșteșug: zborul.

Înțeleasă să apăsăm sincer și de la o altă cădere patriotică impulsive a oficialității, ne îndăleam — la începutul activității — să adresăm celor „mici” cititori rînduri care pot fi citite și tîlășite lor, de către cei vîrstnici.

Tineri cititori!

Muzicii și pregătiți-vă săfletește și trînteie pe toată un creș și pentru reclădirea României Mari — ope care au lăsat-o cei din 1918 — pe bară de cîmp, adevăr și luptă!

Urmașiți cu atenție și pasionat opera Conducătorului, singurul în mîsură să judece azi situația, să ne

comandă astăzi și să ne conducă la izbăvire și mîrire!

Furșiți-vă din viața un ideal, lăsați puțini mai presus de orice glorie. Pentru că interesele ei!

Nu ascultați gospodărește de dîmăritul sau ale celor cari — sufletește — nu au țară! Nu uitați niciodată că atunci cînd Patria este în primejdie, în luptă și în plină sacrificiu, nimeni din cei ce trăiesc pe pămîntul ei nu are dreptul să atîrnie alte pînări, să trăiești sau simțăm, de la pe aceia cari duce lupta deapănă a interesele Neamului!

Îar înțelegem în primul rând, categoric, că nimeni nu trebuie să se lăseze de plîngă de durere și de durere morală și socială, contra căreia armata noastră a porcit lupta salvatoare, alături de oamii geruși, aingura din luptă, în mîsură să lăvingă pe căpitanul dela Rîșeni!

Îubii aviației! Îndrăgiiți și respectați pe băuții noștri tîburilor, cari s'au luptat — și fac mîinește — cu neaș elan și dăruire!

Sîbiiți simțirea celor cari și-au frînt aripile în luptă sau au căzut cu feja în inamici și păstrați cu atenție în sufletele voastre, dragostea de neam și abgite lăsată mîgălire de înaintății voștri!

Deviza voastră să vă fie, mîine și întotdeauna: eroism, ascultare, luptă!

Celșant



1. Șerăritii unei escadrile răsărite
de bombardament
(Foto D. B. Căde)

2. Încercarea bombelor de intrare
peste bombardierul nostru
(Foto Căde)

3. Comandantul Corpului
Aerian în sala de
șerărituri ale bombierilor
(Foto Căde)



*Aripile
românești
în luptă*





56



1. Sub mlaie, del „dela
catala” cunoscut
barba.

(Foto Cărb)

2. Avionul de noie,
lucru de a plece la
mănu.

(Foto Cărb)

3. Flacăra „dela” al
catala cunoscut
villanul pila de război
al 1944.

(S.M.P. — P.K. Sto-
cholschold)

4. Spori (l. vucile la
bombardement).

(Foto Cărb)

10. Misiunile
de război.

(S.M.P.)

11. Avion de transport
război.

(S.M.P.)

7. „Vitrina” cu...
a catala grup de
bombardement.

(Foto Cărb)

12. Lucru de război
de noie, război
de război.

(S.M.P. — P.K. Sto-
cholschold)



OPERAȚIILE DINTRE 15-30 SEPTEMBRIE 1943

CRONICA RĂZBOIULUI

de
**ROMULUS
SEIȘANU**

În cursul Năstărilor crâncene ce s'au dat pe frontul oriental în regiunea capului de pod Cuhai — vădui la spulșul peninsulei Taman —, în stăpînire Zaporozje, Măldropeț și coasta Mării de Azov, cu și pe tîmă Nîpîrului mijlociu și superior, aviația germană și rusească a contribuit într-o largă măsură la înfrîmarea forțelor sovietice, la executarea metodelor a războiului de război și ale trupelor de uscat în diferite momente și la succesele diferitelor atacuri, mai agresive, a armatelor germane.

Prezentîndu-se pe întregul spațiu și întîrîndu-se de război din război, operațiunile forțelor terestre au fost și sunt la stîrșit, egălatu cu ale forțelor aeriene și toată din această colaborare între toate armatele, creșterea și creșterea a puterii frînă crâncine de război sovietică, care sub impulsul diferitelor în stă mare, fusese deslășuită și prăguită să străpungă în via principala de apărare germană, cu descurajarea, spre a putea pătrunde odine în tîmăntărea dela Vost, spre Europa centrală și balcanică.

Naștea a ceea de război sovietică, războiul sub numele de „Tîrșit”, a fost sîrșit să se lănceze pe teren cu un mîșcare epuizant — de ard și calitarea ce s'au dat diferitelor atacuri de „Tîrșit” — și călărașă de retragere a armatelor germane și în alături conștientă înfrîmării de operațiuni, ce a fost epuizant.

Dacă înșiși armatele de uscat germane au epuizat metodele diferitelor atacuri, mai agresive, sub forma cucerii-alacurilor, aviația germană și rusească a fost continuă în alături.

În a stăpînire formațiunile aeriene germane și formațiunile hindute și motorizate ale mîșcării, în cursul bătăliilor, provocându-le pierderi severe în material și echipaj, după cum a cucerit mîșcări de reconșterire și de distrugere, în spațiile frînă de uscat, cu cele mai bune rezultate în decurs, aviația germană și rusească, la formațiunile combinate de luptă, de atac și de bătălie, a intervenit în luptele grele dintre Zaporozje și Marea de Azov și din spațiul roșu al capului de pod Cuhai, cu mîșcări eficientă, strălucind în cucerirea de străpungere și alături forța de atac a formațiunilor germane.

Cu toate că în cursul marelui bătălie dintre Zaporozje și Marea de Azov, au intervenit la luptă puterile formați de aviație sovietică „Sturm”, cu scopul de a cucerii distrugerea spațiului aerian, aceste formațiuni au fost în parte distruse, la parte împărțite, apa înșiși cu pe și-au așezat telul. Acestea rezultate au obținut avioanele germane și la luptele angajate pe Nîpîrului mijlociu și superior cu și în peninsula Taman, unde avioanele de luptă grele au dat un ajutor pentru trupelor de uscat cu prilejul înfrîmării de debarcare ale unor detașamente sovietice de valoare a trei batalioane, în zona Vostok, în spațiile lîrșilor germane și rusești.



unct cu prilejul înfrîmării de debarcare ale unor detașamente sovietice de valoare a trei batalioane, în zona Vostok, în spațiile lîrșilor germane și rusești.

După o perioadă destul de mare, aviația sovietică a încercat să atace portul și orașul Constanța.

În seara de 28 Septembrie, șase avioane sovietice I. I. 2, și-au făcut apariția deasupra Constanței dar ele s'au putut să se îndepărteze mîșcarea, cîci patru din ele au fost doborîte de rachetele de apărare locale rusești și germane. În ziua următoare, un alt grup sovietic s'a apropiat de orașul Constanța, era intenția de a cucerii populația pe străzi și piețe, dar și acesta nu și-a putut îndepărta mîșcarea, fiind doborât în lărmă portului 12 și cucerit în mare, la o distanță de un km, de lărmă principală.

În cursul nopții de 30—1 Octombrie, mai multe avioane sovietice au atacat deasupra teritoriului lîrșilor noastre fără să arunce bombe, ci numai rachetele în lărmă 11—12, Arad și Timiș-Torontal.

Cu prilejul acestui raid, s'au lăsat și parașutiști, dintre care doi au fost prinși. Cum cei doi parașutiști înmășcări cu nume cucerii (Kubane Ioni și lărmă 11—12) dispunau de unele mîșcări de lărmă, la lărmă mîșcării, în lărmă mîșcării, în lărmă mîșcării și în lărmă mîșcării, reșe că mîșcării lor n'a avut un cucerit alături.

Alături și noi mîșcării mîșcării mîșcării



DIULUI AERIAN



1. Avionul de transport.
(S. R. P.)

2. Marea cârmă.
Se pe un aerodrom românesc din Erit.
(S. R. P. - P. R. Strehlschmidt)

3. Tezaurul aeri-
an.
(S. R. P.)

4. Bombardiere
în. (S. R. P.)



toate și alte cazuri, grav avizate.

Și deasupra regiunii Alpiilor alpine, avioanele s-au dat luptă violente aeriene în acele regiuni.

Între 31 Septembrie și 1 Oct., aviația britanică a înfruntat câteva atacuri terestre împotriva câmpurilor localității din Germania de nord-vest, din Franța, Belgia și Italia, în cursul cărora numeroase bombardiere britanice au fost doborâte.

După bilanțul stabilit de comandanții aeronauticii germane, în cursul lunii Septembrie a. c., aviația și apărarea aeriană germană au doborât pe frontul oriental aproape 1300 de aparate sovietice;

dar în spațiul Mării Mediterane, aviația germană a scindat 37 vase de transport și combinate, cu un tonaj total de 785.000 tone, un vas de lăsat, trei cruciere, două torpediere și 20 de vase de război cu tonaj mare, anglo-americane și a scindat 122 vase de transport reprezentând un tonaj total de 584.000 tone.

După un comenziu al comandantului general japonez, în spațiul Pacificului de sud (gruparea insulelor Solomon), comanda a-vionelor americane doborât în cursul lunii August și Septembrie a. c., a fost de 602.

ROMULUS ȘEȘANU

români atârșe - necesitatea de trebuie să-l din activitatea militară și civile pentru descoperirea și prinderea tuturor apărării noastre ce ar fi fost să-l găsim, adică în țară, spre a aduce în îndeplinire misiunile lor ordinare.

În ziua de 20 Septembrie, două bombardiere sovietice au fost doborâte deasupra Mării Negre de către avioanele anti-aeriene ale marinei de război germane.

În războiul aerian, anglo-americani nu mai în seara de dispozițiile dreptului internațional public și de drepturile statelor neutre.

Astfel de repetate cazuri de violență și de război au fost stricte de acțiunile de război și de bombardamente terestre, aer-mare, cu toate protestele formulate de guvernul federal elvețian.

Pe cursul aeri. Adesea cu un singur luptă aeriană deasupra teritoriului Elveției și au fost lansate bombe, cu efecte distrugătoare, asupra diferitelor localități din zonă (pari).

În ziua de 1 Octombrie, o formațiune de bombardiere britanice a atacat mai multe baze în diferite părți ale Elveției orientale și în Elveția, deasupra teritoriului cantonului Gironde.

În cursul luptei aeriene ce s-a dat în zona regiunii între formațiunile de bombardiere grele cu câte patru motoare americane și avioanele de vânătoare germane, două aparate sovietice au fost do-



Misiunile se succedau una după alta fără ca escadrila să înregistreze vreo aplecare deosebită.

Băieții aveau ghinion.

De când se aflau pe noal teren de lucru, nici unul n'a dat ochii cu vre-o stema regală și doar aviația bolșevică activa în zonă, destul de intensă.

Între o bună dimineață înălță racheta de alarmă fluieră prin geamul dela „fluchtung”.

Toate războierile erau laude pentru o asemenea ocazie, se aplegă doar semnalul și iată că acesta a venit.

Un post de pândă depe litoral semnalase patru avioane înalte la 1000 metri înălțime și cari se îndreptau spre careul XY, careu f- tate tocmai se afla convoiul amic ce naviga spre portul S.

De lângă dărușturile unui hangar scriștură motoarele așloanelor de alarmă și în mai puțin de 50 de secunde I. A. R.-urile erau în aer grăbind spre locul indicat.

Adj. Mihordea și adj. Bucur (ci erau de alarmă la acea oră) trecușă sigrăte pe deasupra convoiului pierzându-se în atmosfera terioasă și în zorii upori ce împiedecau buna vizibilitate. Atenția le era încoardată. Cu ochii în patru urmăreau să nu le scape nimic.

Necoresul a fost adj. Mihordea care alți primul cele patru avioane, strucurându-se printre perdelele de păclă.

Erau avioane americane de tipul Boston și albură în formație cu vre-o 300 metri mai jos.

Repede își aneășă coechipierul și viră brusc punând avionul pe direcția celor bolșevici. Poziția era ideală iar ocazia nu trebuia pierdută. Trese motorul în plin și pică peste ală. Miza nu-i tremura și pică peste ală. Miza nu-i tremura, iar ochiul și-l aplegă calm de colimare.

„Vă plutește de acum toate orole de alarmă pierdute tocindu-mi pantaloni de pernele parașutei”.

În primele momente rugii n'au băgat de seamă că din apate se apropiu fulgerător cele două avioane conștinși.



Atenția echipajelor sovietice era concentrată asupra convoiului pe care trebuia să-l stoca, dar apoi alarma n'a dat și toate posturile de mitraliere deschiesă un foc turbat cu gîndul de a le alunga.

„Nu, încă nu” zise Mihordea pe la urechile cărora trasearea începuse să treacă pîrvoi.

„Cu cît sunt mai aproape, cu atît sunt mai siguri”.

Avionul bolșevic creștea în colțitură cuprins în întregime în crucea de foc a acestuia. De când aplegă el elipa aceasta...

Paci! Paci! Paci!

Nemai trei lovituri au tras tururile, dar mitralierele continuă să funcționeze admisibil.

Bucăți, bucăți, începuse să sară din avionul inamic între cărți și una de vre-o doi metri pătrați.

O clipa namăla tresări în întregă ei simță, apoi focet se lăă într'un plan, pesind verșiginea în jos, până se prăbuși în mare la numai 200 m. de convoi. Nimeni n'a sărit din el. Se vede că treaba a fost făcută cum trebuia.

Dar nici Bucur nu a stat degeaba. Imediat ce a fost înștiințat de Mihordea, își făcu repede un plan de luptă, repetându-se în cășca unuia ce căuta să se apropie pe furiș de convoi.

Surpriza, înamicul n'a mai avut timp să riposteze cu efect.

Dela primele tabale a început să se legene, căutînd parolă ceva de care să se aprijine.

O gîvîță subțire de fum începuse să se prelingă dela motorul drept, apoi avionul angajându-se își termină cursa planîndu-se de suprafățamării svărlind apă în alăvi.

Cîteva momente avionul a plutit arădă ca o inimă cîndăă, apoi valorile au îngășie și ultimice resturi din coracii mai înainte era un falnic echipaj bolșevic.

Antiaeriana depe vase nu mai trăgea.

Echipagiile navale urmăreau cu încoardare lupta ce se desfășura deasupra lor, înbucînd în urale frenetice ori de cîte ori o stema regală pornea în jos cu coada de foc respectivă.

Celelalte două avioane buimăcîte de rapiditatea atacului, lăasă bombela la înălțime în mare, și pică în apse larg căutînd să scape prin degajări continue.

Acum treaba era mai ușoară, apa că focet unul își termină misiunea în vâguri. Nici celălalt n'a fi avut alăă soartă dacă limita de benzină nu l-ar fi ală pe băieți să-l lase în plata Domnului și să grăbească spre teren.

La aerodrom toată lumea era afară și timușă la curent cu marșul luptei prin stațiile radio depe vase, de posturile depe litoral și din șînd în când de adj. Mihordea și adj. Bucur. Toți așteptau cu nerăbdare întoarcerea eroilor.

Abia au strîns, că au și fost smolți din cîșingă cu parașute cu tot și purtați în urale până la comandament, unde au raportat de executarea misiunii.

Adj. stg. rez.
SCRIPCĂRU VASILE





S-Lt. aviator NEAGU NICOLAE

S'A înălțat, în lună, un an din ziua de foc și lupte eroice în care Sublocotenentul aviator Neagu Nicolae, dintr-o flotilă de vânătoare, se prăbășea eroic cu avionul său, mirând plănușul sfârșit al Patriei cu sângele cel mai curat și cel mai în telegime dăruit hiraiașei românești.

Fecior de dascăl, cândru' seena viot și prompt la faptă, nu putea fi decât un om lătrug, dintr-o bucată. Așa lăvărșea în casa părinților săi, așa a rămas totdeauna.

Fușese crescut în cultul dragostei de neam: fusese obișnuit de mic țutru ale credinței românești și creștine. Așa că atunci când a pătut pra-

565 43 MEDALIOANE

gel și curii de pilotaj era un om furmas sufletepo țutru ale dragostei de Neam.

În școală, tânărul Nicolae Neagu s'a arătat a fi sbrăgincioș la învățătură, seğınd sublocotenent în condițiunile cele mai bune, bine pregătut, bine șefit cu viitor luptător.

Repatriizat unei flotile de vânătoare, în parte la război, se distinge cu luptător aerian și cade, jertfându-se, în Ștubai-Orășel, în zisul de 11 Iunie 1942.

Pentru meritele sale excepționale a fost decoret cu Crucea de aur a „Virtuții Aeronautice” și cu „Crucea de fier” germană.

Camarasiu lui de aripi i-au înălțat o frumuseasă troiță acolo, în mijlocul lăunului de porumb, unde p'ia găsit moartea. Gestul este adine grăitor și românesc.

Asta înseamnă că sublocotenentul aviator Nicolae Neagu a fost model de luptător și de jertfitor pe altarul Patriei.



Lângă florile case împrejmesc troița lui Neagu, adăugim și cei flori de preamărire ale scrisurii noastre.

Neagu Nicolae este unul din eroii cărora trebuie să le urmăm pilda de luptă și jertfă.

L. A.



1) S. Lt. av. Neagu Nicolae.

2) S. Lt. av. Neagu și Lt. av. Profesor Vasile.

3) Neagu între camaraziu lui de...

4) Neagu și moartea lui.

5) Mormântul lui Neagu.





„ARUNCATI CABINA, D-LE COMANDOR!”

În grupul celor 9 cavaleri ai ordinului „Mihai Viteazul” din Flotila 1 Vânătoare, silueta ofițerului de echipaj Mișu Ion se proiectează puternic pe faima și legenda acestei brave unități.

Mărunțel, dar ager ca o troscie, Mișu este chiar una din figurile de tradiție ale aviației noastre. Șburător de elik și unul din cei mai compleți instructori de abec, are la activul său aproape 15 ani de serviciu pe toate tipurile de avioane de vânătoare. Mulți din comandanții lui de acum, ca și din camarazii săi de front și de glorie, sunt fegți săi clovi. De aceea este atât de pregătit și de acimat fiicăul acesta de — poate — 40 ani, dela comandantul său de flotilă până la comandantul său de escadrilă și camarazii lui de luptă; pentru că Mișu constituie exemplul cel mai viguros de disciplină, patimă și talent pentru abec.

UN PIEPT, — CA UN DRAPEL

Energie și apăsător, gata să la parte ca același entuziasm la un joc de volley sau de football, tot așa cum

se vede în luptă, unde este totuși mai mare de avioane înainte, a eules în cele aproape 300 misiuni de război, toate distincțiile care se pot așeza pe pieptul unui vitez de elik: „Virtutea Militară cl. I” de pe când era adjutant, „Crucea de fier cl. I” și „Mihai Viteazul cl.III”, de puținul timp de când, tot ca o răsplătă cu totul deosebită, a fost avansat sublocotenent, pentru marea lui capacitate sufletească, pentru exemplul său de muncă și pentru bravura dovedită.

Toate stau ordonate pe pieptul său delict, dar animat de o vibrantă eră sufletească; cele mai înalte podoabe ale vitejiei. Stau aliniate ca la paradă și nu trează decât sub viața aceea frenetică de sub cer, din linia ostagului, cum se cutremură de înaltă mândrie, panglicile din turnul de emisie al dispelcelor, când le străuță vântul.

TOTUL, — CHIAR VIAȚA PENTRU COMANDANT.

Virtuțile sufletești ale lui Mișu, virtuți răsrite, cu generozitate, prie toate înlăpăririle la care el a loat

1. 5-14, av. Mișu (S.M.P.)
2. Cădar av. Răzvanescu Leo
3. Mișu și 5-14, av. Răzvanescu. Primul apăsă volanul „cum o face...” (S.M.P.)

poate, cu misiunile executate, în lupte pe care-le-a angajat, ar putea — cu timpul — să nu mai fie înregistrate sub aspectul lor global, uman. O misiune sau o luptă aeriană trăiesc prin dăvâșii lor, atât timp cât mai pot fi legate de o simțire personală. De aceea, fragmentată, răsprită în caleidoscopul războiului, epica faptelor de arme se prăfoște, devine o cronică, deci un simplu document statistic, de arhivă.

În esența de război a crosului nostru, este un gest, unul și mare, care nu-și va putea niciodată șterge valoarea lui permanent omenească, fiindcă este un document mai puțin sufletec care a concentrat, într-o singură clipă de decizie, toată viața lui Mișu...

Clipa în care sublocotenentul Mișu Ion a hotărât, pe pragul dintre viață și moarte, amănând tot atât de peris și încerte, că trebuie să-și dea totul, chiar viața, — pentru a salva viața comandantului său.

„LE — U”

5 Iulie...

Pe aerodromul de lucru al grupului 7 vânătoare, se prăgheau avioanele de misiune. În cortul comandantului de flotilă, joiașii acestei unități își primeau sectorul și misiunea. S-au oclănduit celele, petrule sau formații mai dense, după necesitățile operative. Apoi băieții s-au răpăndit, în grupuri, acoperind cu vestia lor băcăbăscă, zămeșul acela de motorose tratate din șornălor lor cel mai dulce, semnal de dimineață acclat în război de soare.

După avioane așezate, cu urechile

cu (eliberat) într-o săptămână de
vânătoare (S.M.P.)



4. Intr'un grup de
subofitru Mili
cu o Comandant
la elu traseu ar
uau la elu de
gheata-ului mii
au (S.M.P.)

5. Intr'un din mii
Mili (la elu) au
paua cu bucurie
de comenzi al
de elu (S.M.P.)

6. Mili (allegu) pe
viteza coman-
der din coman-
dant al elu la
era coman-
dant al elu al elu
cu elu (S.M.P.)

palelor dela elu eluile ca la elu
traseu mai de vreme. Mesenici au
rebit pe la elu, le-au incant ma-
torul și acum fac front: Coman-
dantul Flotile, comandorul Roma-
nescu Lea, însoțit de sublocotenentul
Milu Ion, pleacă într-o misiune
de vânătoare liberă.

Lea
Promunat astfel, în două silabe,
pentru cine nu l-ar cunoaște pe co-
mandorul Romanescu, și l-ar închi-
pu înfiorat iarba prin care călea,
împingând zăbrelele pe unde trece.
„Lea” îmbete iarba pe unde trece,
stăruiește bucuria și mulțumirea
subofitruilor săi, pe care li îmbete
și călăra le poartă de grije, ca un
vrednic comandant.

Un trup puternic, un cap falnic cu
profilul de leu și un suflet de pastor,
acesta este comandorul Romanescu
care a decolat în celula cu sublocotenentul
Milu, în misiune pe front, sim-
plu, tot atât de simplu cum a deschis
„călușele aeriene” pe cerul dela Sta-
lingrad, însoțit de patru la elu: Pe-
litu; cu eleganta exemplară a cavale-
rului care deschide „tournoi”-urile,
trăgând el prima mână.

MILU ÎȘI SALVEAZĂ COMANDANTUL

Se află la o mie de metri, în a-
propriea frontului, când s'a produs
incendul în bordul avionului coman-
dant. Păul elu se mișcă, tu-
rajul a crescut și avionul a început
să fumege.

Milu a văzut fumul care începea
să se scurgă din avionul coman-
dantului, și și-a avertizat pe el.

— Domnule Comandor, începe fum!
— Mi-e cabina plină, nu mai văd
și mă înecă.

— Aruncăți cabina, Domnule Co-
mandor!

Dialogul acesta al groazei s'a pro-
dus cu viteza uluitoare și, în esen-

țut, Milu parcă începuse să-și simtă
comandantul sufocându-se.

O mie de gânduri i-au trecut prin
cap. Când a decolat, alături de el
mău, s'a simțit atât de bine, era
măndru că primește această încre-
dere deosebită din partea coman-
dantului său, alegându-l pe el co-
chiper. Doamne! dar elu nu l-
trecea prin cap! Ar fi vrut să leasă
înainte de de avionul după el, ca
să-l arate comandantului său viteza
și cum ține el să lupte. Le-ar fi do-
borât cu siguranță, în cinstea cama-
radului său de celulă.

„Nu, mai bine să nu se întâmple
nimic!”

„Nu, mai bine să fie cu toată
atenția pe zeul său. Doamne pă-
zește!” și Milu și-a făcut creștinește
o cruce în gând.

„Nu trebuie să se întâmple nimic
domnului Comandor! Nu trebuie să
se întâmple nimic.”

„Eu sunt direct răspunzător de
viața lui!”

În casă, un glas nădușit, adânc.
— Unde sunt, nu văd nimic...

— Fumul crește, cabina devine
irrespirabilă, iar pilotul nu-și mai
poate controla poziția. Poate era pe
apete, sau acum se pînșește într'un
plan? Teu ce putea, era să-și con-
centrez voia într'un efort suprem
ca să nu-și la mâinile de pe comen-
zi și să poată fi atent la Milu, care-l
derija prin radio... „Bun băiat Milu!”
și comandorul mai avu puterea să
zâmbească, între două scurte de tuse.

— Împingeți ușor de mână în-
tate, apa... acum își ateu să-l pu-
neți pe burtă, reduceți, apa... acum
trageți mână.

Milu evalua în jurul avionului,
care se așternuse bine pe pământ,
pe o viroagă pe care o găsea el mai
netedă, și-și ștergea broboarele de
sudare.

— Doamne, bine că a scăpat Dom-
nul Comandor!

Într'un clipă începuse să ardă și
din el ru țesă.

Intr'o clipă a avut imaginea altui
camarad, al-ți Romanescu care a era cu
avionul cu care reușise să aterizeze
forțat, din luptă.

— Dacă și domnul Comandor este
amețit ca bietul Romanescu!

Și ochii lui Milu, ochii lui bun,
s'au năruit de durere. Nu s'a mai
gădit la simle, a împins avionul
într'un picaj până a luat pantă, și
l-a așezat cu 300 km. la est, în vi-



roaga unde fîcările cuprinseseră
avionul Comandantului.

A scrit din casileg, împiedica-
du-se în murgroale de pământ, a
elut, s'a ridicat și — cu sufletul
la gură — s'a avîntat la focul
incendiat. O flăcări l-a pălmuit ușor,
dar mîna plămînilor săi a evărit-o
în lăptar, și-a adunat toată puterea,
a așezat cabina și și-a scos coman-
dantul amețit, afumat, rănit și murgat
de limba de vîșcă ale focului.
Cabina fumea ca un buret căpșat
de fuzingine.

„Lea” și-a revenit și comandantul
distrusul a privit în jurul său, în
timp ce era transportat, parcă ar fi
vrut să aprecieze cu deamănentul
performanța coechiperului său. A
văzut terenul pe care nimeni nu s'ar
fi putut încumeta — în mod normal —
să aterizeze fără să-și primejdiască
viața; apoi l-a văzut pe Milu care-l
privea cu atîta fericire în ochii săi,
în care mai păstra parcă imaginea
fierbinte a fîcărilor din care l-a
salvat, și i-a cuprins mîinile.

ION BALEANU



ECTHIRASJUL



Din încredințarea fanatică a luptei Grupului 1 Bombardeament „Stukas”, s-au desprins două figuri de eroi cu aripile frânte pentru totdeauna după ce în luna de-arkadul au prăvălit războiul și pedepător, peste dușmanul îngrozit, scrișorii de eșii și puzuri de foc necruțător.

Adj. av. Anser Alfons și echipajul lui, sergentul rig mltalilor de bord Almășanu Vorel.

Primul, tu trupa-i mărunț și nelcăpător pentru toată fura lui răcolita de o vază și neobosită energie, cu părul așezat cuminte numai în bucle de aur mas și'n ochi cu cel mai limpede senin de dimineață primăvăratecă, cu râul și pluma nelcăpate de pe buzle-i croște frumoș și bărbăteș, sub o mușcămăș blondă și arcuțită era un tot de argint viu care deșărmasă sâgănit în poarturi neastâmpărate, se aduna dintr'odată cu țavoare nebanuite de viață statornică, pentru ca imediat să gerpușacă nelcăpând în același poarturi, abenguind nepădător și vesel.

Strălucitor de tinerețe, își închinase cu dăruie Patriei, toată puterea de luptă a anilor din poartă. Sburător de elită, trimitea bine dirijate bombe pe țintele înșurubite, mulțumit și fericit că începăturile atacurilor și intențianile dușmanului au fost spulberate, spre înălțare și odihnă „cuplei terestre germane, dar mai ales a frașilor români cări în poartă, cu același de totdeauna curaj și îndrăzneală, disepărări comuniste. Euse dat încă ca aleși înere aleși să-și jeli traseă mai de vreme viață.

În ziua de 2 Septembrie a c în bombardament, cu anșuri apog de toată formațiunea Grupului nr. 2 unor aglomerări de trupe și tancuri cu scop de intenționat un mas atac masiv, „Stukas” ul lui pătând nelcăpărat prin pânza deasă a exploziilor de A. c. A. roșu, este lovit în plin de un proiectil greu. Rănit grav și c, cu ultimele puteri declanșează totuși pe obiectiv încălcătura grea a bombelor, cari cad vertiginos, ca un ultim strigăt de biruință, odată cu avionul adreșat ce





se prăbușea în lăzile inamice. Din fașă-reșă flacăra ce ardea sfârșitul celui mai viteaz dintre vitezi, a răsturnat un neașmănat îndemn de luptă mai departe pentru Țară și pentru elăbunarea golului rămas pentru totdeauna, între aripile „Stekla”-urilor românești.

Secundul, echipajul ideal al primului, tânăr ardelen, senin și curat la față și la suflet, cum sunt toți frașii noștri ardeleni, pe cât de pătruns cu de datoria ce-l trumtea în mulțimea nouașilor de A. c. R. ce înfloarea pe cerul inamic multicolor și dăștător de moarte, pe atât era de nepăsător, de vesel și de mulțumit, că posibilitășile lui de luptător încercat sunt puse toate în slujba Patriei. Când avionul — în care se glăsea și el privind atent spașul aerian, de unde oricând putea să apară prin surprindere vâșătorii dășmani specialiști în astfel de atac — a fost lovit de proiectilul anticarian, putea cu așurință să se salveze cu parașuta, dacă n'ar fi fost conștient că firea lui de transilvănean neîngenușchilat, nu poate trăi fără liber-



tate. Murind lângă pilotul lui, odată cu avionul care îi purtase de neamănădate ori biruitoari, mândri și înfrumuseșat cu tricolorul și cocarda Românească, prin zarea dășmanului, n'a avut decât o singură părere de rău: aceea de a-și sfârși zilele aflate de-

abia în pragul vieții, fără să aibă satisfacșă pe care o dădea puternic, să trăiască, să lupte, să mai vadă încă odată și apoi să moară pentru însemnarea definitivă a sfântului cer ardelen.

(S. M. P.)



Ultimul «recruit»

de ȘTEFAN SOVERTH,
Căpitan parașutist

Examenul de admitere în școala de parașutiști s'a terminat de mult. Din tineretul înscris la examen, s'au ales cele mai bune elemente, care în curând vor fi botezați parașutiști.

Instrucția își urmează cursul, murea în munții noștri, într-o atmosferă plină de camaraderie.

Între ei, venind la popotă, rupți de oboseală, după un marș — „cu tot echipamentul”, — străim aci o figură nouă: un minor, înalt, slăbuz, puțin nervos, în uniformă de infanterie...

Au loc prezentările, și... aflăm cu oarecare surpriză că-l... ultimul nostru „recruit”...

Mai târziu, aflăm că-l născut în Călărași, are 41 ani, călătorit, cu un capel, viață sportivă, 68 kg. greutate (va trebui o parașută de 28)... A luat parte la campania din Răsărit cu C. S. A., până la Odessa, și acum vine de la un Reg. de Inf., care s'a întors pentru refacere.

Casul e luat în discuție, se fac diferite aprecieri: nu va sări cu parașuta, e prea bătrân pentru parașutist, se va răzgândi imediat când o vedea cum „așa casual”, etc., ba unul, fire de poet, înfiripă repede:

*Iar pe domnul maior...
Îl vom face „comandor”,
De-a sări cu parașuta,
Din Potex sau din... băleș.*

Omul nostru afirmă însă cu tărie: vreau să sar cu parașuta, vreau să mă fac parașutist.

Până la proba contrarie, e crezut și-l bialm și pe dănași să creadă, dar mulți se îndoiesc, cred că nu va sări... Urmăritându-l însă, în timpul instrucției pe care o începe imediat cu marea tragere de inimă, hem din seama că va sări cu parașuta, că va fi un parașutist bun, hotărât, stăpân pe sine.

Explică camarazilor că acest lucru e posibil, că în Germania, oameni mai mari, mai în vârstă, s'au făcut parașutiști!

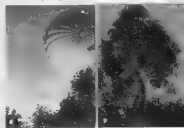
Da, ca exemple pe generali sturbe, care la peste 50 de ani sar cu parașuta, la rând cu trupa pe care o comandă, că l-am văzut chiar eu când am fost acolo.

Părerile sunt totuși împărțite și se așteaptă proba — saltul cu parașuta, — examenul cel mai greu cu putință, la care omul trebuie să dea dovadă de o voință extraordinară, să-și refușeze instinctul de conservare, să se rupă de tot ce este pământesc, să se avânte din înălțimi sâmbătoare, în gol, singur, cu parașuta în spate.

Și proba aceasta a venit: am în fața mea pe ultimul recruit, echipat, gata de salt. Nu pot să-i descoper pe față, în gesturi, nicio emoție, nici un tic nervos, nimic care să-mi arate, că în sufletul acestui om se dă vrea luptă între voința lui de a sări și sentimentele lui de tăie, de aș, de om!

Nimic! Acelui calm, același zâmbet, același voință de totdeauna, exprimată chiar: vreau să sar cu parașuta...

Avionul, și că gata, pare că se face semn cu aripioa-





cele și profundorii, pe care pilotul le încercă înainte de zbor.

Alături de recrui, instructorul de salt, adj. par. Pangică Nicolae, se verifică pentru o ultimă dată parașuta. E în ordine!

Ne îmbarcăm... decolăm... luăm înălțime.

Sub noi, câmpul de aterizare, ce T-tul de vânt, cu toate scotturile, gata să primească pe cei ce vor veni din aer, cu parașutele.

La un moment dat, instructorul comandă: Fieți gata!

Și apoi, imediat „salt”...

Pe apa avionului, unul după altul, repede dispar oamenii, parașutiști.

O clipă numai, îi vezi pe fiecare, cum e luat de curent, răscutit în aer,

1, 2, 3. Parașuta se aruncă din avion.

4. Parașutiștii se prind de hăț și vizual sursă se îndepărtează.

5, 6, 7. Parașutele s'au deschis. Coborârea se face lin.

8, 9. Dădă sfârșitului, locomode.

10, 11. Absoțitii normale.

12. E „Ultimul parașutist”...



cum se duce în jos, spre înapoi, cu o viteză ce te amușește... și apoi nu se mai vede nimic.

S'au des! Au sărit cu parașuta, iar printre ei, ultimul nostru recrui, însoțit și acum de instructorul său.

Avionul vîrșă puțin, îi scrie sub noi, plutind în aer, în legătură ușoară.

Îi vedem cum pilotase parașutele, cum aterizează.

Saltul s'a executat. Aterisim pînă.

De pe câmp, cei ce au sărit, cu parașutele în brațe, se îndreaptă cîntănd către hangar.

Printre ei, recruiul... E furat de veselia tineretului, a cămărașilor de salt. Pe față i se poate citi o bucurie ce nu poate fi stăpînită o mîndrie ce nu poate fi ascunsă.

Nu mai e omul de pînă acum cîteva ore, a sărit cu parașuta.

E parașutist!

La hangar, pentru a împlini sîsa poetului, instructorul, îl dă rapor lui: — „Comandă!” — „Comandă!” grupa de... parașutiști a executat primul salt, în bune condiții!

Urmează și restul salturilor pentru brevetare, și astfel, ultimul nos-

tru recrui e brevetat. E cel mai nou, însă cel mai prețios, cel mai de valoare.

Venit în mod voluntar, cu o bogată experiență căpătată pe câmpul de luptă, cu o neîntreruptă hotărîre de a servi mai departe Patria, în rîndul brevelor, între parașutiști, cu un singur gând, cu o singură voință: Victoria și gloria parașutiștilor.

Ultimul nostru recrui, maiorul Deber Theodor, — acum locotenent comandă parașutist, — constituie un exemplu viu, ce trebuie urmat de tineretul român, care este chemat azi să facă dovada dragostei de țară, dovada voinței lui de a se face util Patriei, prin muncă, prin luptă, prin sacrificiu.

Toți au un aer și aceeași entuziasm.

ȘTEFAN SOVERTH
Capitan parașutist



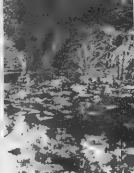


- 1 Ce pleie pe Nihil
- 2 Uzișă dila dragele
Mecă și
- 3 Flori în bălile Nihil
- 4 Metapă pentru mizer
ești dila Adan-Cli
- 5 Fragment dila Găm
im Trăies
- 6 Tip de Măteuand





TARANOSTRA





ALAR



Alina, fata curății, care pune în stare de operare fabricașul de aparare a cerului românesc, anume să-l ducem să încalce să se apropie de tonsele aflate în paza brașilor noștri sberători.

Cu sânge rece, cu calm, cu grabă chier, cu grabă logică și rațională, sberătorii noștri gîm ce au de făcut totdeauna.





in mijlocul acestor lupte strușii la postul de t. t. se recepționează semnale de alarmă din primele file de apărare (4), la vreme ce conducerea unităților de apărare remăno-germane pune la pașii hărțuie și documentele de liber (5), se sună Alarma I... (6) vasele de joc sunt părăsite (7) fără ca joul să le răzăie și în câteva clipe avionul de vânătoare decolază (8). Flotila interceptează pasărea dușmană (9) și Caruselul de foc și moartea începe.

Lupta a fost grea, dar s'a sfârșit cu bine. În formația strânsă avioanele se întorc înseși (10). La comandament se face întregul detașament (11), în vreme ce pe aerodrom piletii cu geșuri amănunțite și largi, explică fazele luptei cu avionii (12).

Dupe câteva timp, pe aerodrom totul a început în ordine (13), iar perfida de pah, la-jerupă pătrun o vreme, poate continua în linie (14).

Text LADNIES ANDREESCU

Foto. STACHELSCHIED

lău o atenție și concentrată perioadă de pen-
[1]. Nău, cu turbura carcasele strategice de pe
mea cu careu a izbucnirilor noștri în ată
parte a adăpostului doi camere d'acută via-
poate despre o față rămasă acasă, departe
poate despre penit, poate despre ultima loj
apără aeriană (2), iar pe aerodrom avioanele
afiate sub controlul perșienilor al interzicilor
zileu gata să își părăsă spre cer în orice
moment (3).

tinerețul aeronautic ROMÂN

de Cpt. C-dor. av. GH. BOTEZ

Aeronautica română trăiește vremuri de glorie. Admirată de întreaga oam și de popoare străine, cutremusă departe, prin puterea sa, trufia dușmanilor seculari.

Domnia noastră, cerul și spațiul aerian în care respiră poporul nostru, progresul și liniștea activi-

tăților vieții noastre, sunt asigurate prin croiașul aripilor românești.

Aruncând ceașua depe jarul adăvărului, la lumina sa, legând prezentul de trecut, un sentiment de înaltă mândrie pătrunde ființa noastră și glând se înalță acolo unde Rechinii au gust, prin genul lor, să răsună nemuritori în fața întregii omeniri.

Datorită geniului românesc paternitatea aviației moderne.

Sunt numai 37 ani de la acea dată memorabilă lumii întregi — 18 Martie 1906 — când pentru prima oară, părintele aviației moderne — un român, Ing. Traian Vuia, a reușit să zboare prin propria putere a mașinilor sale — primul zbor propulsorat — în vremea când toate celelalte zboruri rezau prin catapultare sau prin remorcare, prin forțe din afară.

Aviația de astăzi, așa cum o cunoaștem, revoluționând ideile vieții individuale și activitățile lumii, poartă deci dela lucrul de lumină și geniul românesc, ce nu mai poate fi contestat.

Păstrăm mândria neamului nostru cea dăruie afirmare în lume a aviației militare în Balcani, cu prilejul campaniei din 1913.

Poporul român a contribuit prin pionieri și inițiații de recunoaștere stimei, la progresul domeniului aerian.

Astăzi contribuim din plin la străja cerului Europei, în lupta uriașă ce va deveni legendară, contra întinericului și barbariei bolșevice.

Recoltă hunc aerian, în fața bravurii și calității minții studenților noștri, meren se destramă, pierce

treptat, e alungat spre malurile îndepărtate boli salutare, de unde ar fi voit să vină să infecteze viața popoarelor civilizate.

Trăim în ritmul accelerat al descoperirilor și perfecționărilor care impun adaptare la o nouă viață, evoluăm spre un viitor a cărui imagine o întrezărim.

Constituția noastră fizică, posibilitățile noastre în toate domeniile, natura vieții noastre, spiritul nostru, încep a fi pătrunse de razele acestui viitor.

La răsăritul acestui viitor, aviația contribuie din plin.

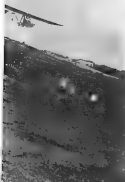
Străbătând epoca inițială sportivă și de competiție, afirmându-se treptat ca mijloc de legătură și cunoaștere între popoare, păstrând înălțimea bravurii în stăpânirea luptei aeriene, va deveni factor dominant de progres pentru întreaga omenire.

Toate popoarele civilizate își formează cu metodă, cu mari sacrificii și tenacitate, spiritul aerian, acest spirit eroic necesar vremurilor de război și vieții combinate din timp de pace.

La fiecare sentință aeriană, la fiecare brav ce pătrunde adânc în zărilor dușman, la fiecare zbor de progres și de afirmare a ființei umane, înțelegerea și ajutorul tuturor sunt indispensabile — dela egal de geniu din laboratoare la muncitorul umil, dela savant la omul brazei, bogat și sărac, tânăr sau vârstnic, toți într-o credință — viitorul nostru.

Cu priviri deschise la posibilitățile mari ale neamului românesc,

Într-un zbor pînă la o altitudine de 10.000 metri
(S. M. P.)



Un pionier al aviației noastre, în zborul său, a rămas în aer datorită construcției de primă mână.





care prin geniul, bravura, munca, credința și sacrificiul și de calitățile răsărite, se aşază în prima linie a popoarelor civilizate, născut să devină și să lată în apicul aerian național.

Astăzi, spiritul aerian al națiunilor în luptă este suportul victoriei, el este sufletul care alimentază războaiele luptătorilor aerieni, școl care prin sărguință neîntreruptă realizează mijloacele materiale în complexitatea domeniului aeronautic.

Măine, nu va fi ramură de activitate omenească, care să nu aibă legături cu filiaza activității aeronautice.

La această mare necesitate națională corespunde instituția nou creată — **Tînetul Aeronautic Român**.

El se adresează tuturor românilor, tînetilor domni de aeri libere și celor în vîrstă, dar tînet prin caracterul, realizările lor și prin deșul de a lăsa urmele nepieritoare mîndriei naționale.

Pentru tînetul școlar și extrașcolar, instituția **Tînetului Aeronautic Român (T. A. R.)** are prin excelență scop educativ de culoare națională.

Tînetii școlari, de la vîrsta de 11 ani pînă la 20 ani, corespundînd perioadelor liceelor, vor primi la toate materiile de învățămînt și cunoștințele aeronautice care au legătură cu aceste discipline.

În școlile de diferite categorii, licee teoretice civile și militare, școli comerciale, școli normale, industriale, etc., cunoștințele aeronautice vor fi preluate deosebit, potrivit scopului urmărit de aceste școli.

Cu aplicațiune imediată, elevii claselor I-a — V-a vor activa în cursurile de aeromodelism după lingă școlile respective, realizînd practic modele aeriene din ce în ce mai perfecționate, dezvoltînd spiritul lor inventiv și procurîndu-le satisfacția reușitei lor. Pentru clasele VI-a — VIII-a, cei pasionați pentru abor vor practica, la multe și frumoase școli răspîndite pe cuprînsul țării, planorismul, planorismul remorcat la avion și chiar aborul cu motor.

Totodată pe platourile terenurilor de abor, vor activa în secții tehnice de construcții cu material de abor,

la transmisiuni, parașutism, spectaculi întinse legate școlii aeriene, trageri și mai presus de toate o instruire rațională și o educație eroică mult exemplificată.

Tînetii între 17 — 20 ani vor conta în cadrele tînetului premilitar aviatist, cu lecții drepturi și îndatoriri.

Astfel, elevii școlilor de abor vor fi viitori alesi. Prin stăruința lor excelentă — labor de activitate și energie — prin conduită demnă, camaraderie frumoasă înțeleasă, spirit de jertfă și tenacitate în apăsările lor, reînnoiri la școli, vor fi exemple vii în mijlocul celorlalți colegi.

Dar instituția **Tînetului Aeronautic Român** nu îmbrățișează numai tînetul școlar cu fazele de pregătire practică aeromodelistă, abor fără motor și abor cu motor, ci și tînetul vîrstnic, pe toți cei ce înțeleg, întrețin și ajută efortul aeronautic al țării noastre.

Unii dintre aceștia sunt chiar aburătorii ce își mențin antrenamentul, alții activează în industrie și diferite ramuri de activitate ce permit dezvoltarea aeronauticii, iar cei mai mulți sunt cei ce încurajează, cei ce sînt mîndria de a avea o aeronautică civilă și militară puternică, cu care să se afirme onorul nostru.

Concurența tuturor cetățenilor țării, — morală și materială — alături de tînetul care aduce curajul și spiritul de sacrificiu, trebuie să con-

stitue o afîntă datorie de totdeauna.

Acest front aerian civil, înglobînd sufletele tinere pentru aviație, între 21 și 50 ani și chiar depășind această vîrstă, va constitui marile rezerve de energie în care aeronautica va găsi sprînzina și puterea necesară celor destinați să poarte pe aripă afirmarea triecolorului român.

Iată rosturile și îndreptarul de muncă al instituției **Tînetului Aeronautic Român**, creștat și îndreptat de ministrul războiului nostru aerian — Domnul General Jîncescu Gheorghe — care mergînd pe linia trasată de Mareșalul Conducător, satisface cerințele unei mari probleme naționale de prezent și viitor.

Românii sunt siguri de propășirea acestei instituții.

Cu mult suflet și plină înțelegere, Ministerul Culturii Naționale a îmbrățișat și sprînzina efectivă introducerea învățămîntului aeronautic în școlile secundare.

Trainica și entuziasma colaborare dintre Ministerul Culturii Naționale și Ministerul Aerului constituie temelie sigură pe care se clădește metoda, puterea **Tînetului Aeronautic Român**.

Suntăm și vom fi mîndri de apicul aerian național ce va pătrunde în inimile Românilor de pretutindeni.

Comandantul **Tînetului Aeronautic Român**,
Cpt. C-dor av. G. H. BOTEZ



Un nou eretel și... TARII Viitorului

Mereu în luptă cu natura și cu forțele ei ascunse oamenii din cele mai vechi timpuri s-au străduit să descopere aceste forțe și să le supună.

Ideli considerate de nerealizate, au fost purtate de mizeria unei viziuni dezinteresate, care le-au urmărit cu monahă perseverență și cu sacrificii până la propria lor viață realizându-le pentru strălucirea și mai mare a genului omenesc.

Printre fatalitate însă și firi, nu aceste descoperiri și invenții dezinteresate au fost acelea care au produs trădături, afilări sau adevărate schimbări în mersul vieții popoarelor, ei armările lor.

Aviația, ca una dintre cele mai mari realizări ale genului omenesc, a fost puserea în practică a unor idei de existență milenară, de către o salangă de figuri progresiste ale omenirii, printre o monahă perseverență și printre un lung gir de jertfe și sacrificii.

Realizarea acestui vis milenar s'a încadrat în acel mobil patrimoniu al bogățiilor spirituale ale omenirii.

Nu realizarea practică a acestor prime sboruri a contribuit la modificările pe care aviația le-a adus și pe care le va aduce vieții popoarelor, ci urmările acestor sboruri și ale perfecțiunilor ce se vor mai aduce.

România a avut norocul să se numere printre puținele popoare care au avut parte la primele realizări ale sborului, printre contribuțiile autentice românești.

Trasian Vuia, Aurel Vlaicu, Cozma și mulți alții au fost adevărații pionieri români care au înscris țara noastră pe prima pagină a istoriei aviației mondiale.

Acești pionieri s'au bucurat de o reșită și spontană primire din partea țării, care cu un entuziasm greu de descris, a sprijinit atât din punct de vedere moral cât și material, eforturile lor.

În aceste timpuri de începutul, aviația română autohtonă a mers în ritmul general al dezvoltării, menținându-se la nivelul celor mai mari state.

Am avut prima aviație militară

Sburssele noastre purtau cu glorie, la meetingurile din străinătate, faima aripilor românești, conștute și realizate la pol în țară.

Spiritul nostru latin, precum și obșnuta noastră din secolul trecut de a imita străinătatea și de a nu da încredere decât realizărilor acestora în detrimentul efortului autohton, au dus treptat la uitarea meritelor noastre începuturi și fuzet, înțet un strat din ce în ce mai gros de colb s'a apăsut pe ele.

Pabetea de avioane dela Chitila a intrat în paragina, iar avioanele lui Vlaicu au fost distruse de vreme, uitate undeva într'un hangar.

Nimic nu a mai rămas din aceste începuturi.

Astfel am devenit tributari străinătății, dela care așteptam să cumpărăm avioanele, pe care am fi putut și ar fi trebuit să le facem la noi.

Nu prea târziu însă, ne-am dat seama de aceste nevoi și am purcea la realizarea unei producții și unei industrii autohtone.

Greutățile de această dată au fost foarte mari, iar țara noastră a reușit să le învingă destul de bine.

Aviația a făcut, în acest timp, progrese enorme.

Ea a ajuns unul din factorii cei mai importanți ai războaielor.

Perfecțiunile ei au atins valori foarte ridicate viteze în jur de 700 km. oră, rază de acțiune de mii de kilometri, greutatea utilă de ridicat de câteva tone, siguranță foarte mare la sbor pe aer și pe vreme.

În afară de aviația militară ce acționează pe toate fronturile și în apatele lor, dând războiului caracterul de război total, aviația de transport brădează în lung și în lat, întregul spațiu aerian al globului, transportând imense cantități de materiale și de oameni.

Toate problemele tehnice, privitoare la navigația aeriană, cari nu fuseseră rezolvate înainte de începerea actualului război, sunt acum definitive.

Războiul se va termina, iar popoarele vor continua să-și ducă viața pe drumul pe care și l-au trasat.

Dacă epoca de după războiul trecut a fost marcată de automobil și radio, desigur că epoca de după actualul război va fi dominată de avion.

Micșunat mijloc de transport și legătură rapidă de distanțe mari, avionul va pune la dispoziție posibilități imense de schimburi comerciale, culturale și turistice.

Statele și țările vor deveni mai apropiate unele de altele și se vor cunoaște mai bine.

Bogății încă necunoscute sau neexploitate vor fi scoase la iveală.

Un grup de studii al unui avion de
sbor fără motor. (S. M. P.)



Sufletul înșeși al oamenilor va săfârși o schimbare radicală prin cunoașterea cât mai mare a frumuseților a bogățiilor pământului, cât și mai ales prin ritmul accelerat ce va fi omnia victis și prin gustul născut.

Întreg pământul va fi străbătut în lung și în lat de umiri aeriene, care toate se vor strânge într-o mare pe aerian, dând posibilitatea să se meargă sau să se vinică rapid cu ori și cu punct de pe glob.

În interiorul fiecărei țări, aviația de transport și de turism va lua o dezvoltare uriașă, dând naștere la o rețea aeriană națională, care va scurta distanțele și va da posibilitatea celor mai depărtate puncte ale țării să nu mai fie separate decât de ore.

În ansamblul rețelei transporturilor aeriene, țara noastră are o poziție geografică de primul ordin, căci ea se găsește situată pe liniile de comunicație ce leagă Occidentul cu Orientul și Nordul cu Sudul Europei.

Țara noastră va fi deci chemată să joace un mare rol, din punct de vedere aviatic, după război.

Pentru ca ea să poată duce la îndeplinire acest lucru în bune condiții, trebuie să fie în măsură să se pregătească și să se organizeze din vreme în vederea acestui scop.

Învălmășelile pe care ni le dă istoria arărilor române nu fac decât să ne ceară insistent acest lucru.

Dacă nu ne vom pregăti și organiza bine, anticipând, atunci vom fi coplesii de arăritate și vom pierde în bătălia noastră de acțiuni, pe care nu o vom mai putea câștiga niciodată.

Aviația este o operă ce ține de tehnică și de personal. Tehnica este în continuu progres iar personalul trebuie să fie pregătit pentru a face față acestui progres al tehnicii.

De această pregătire a personalului vom vorbi.

Aviația actuală, cât mai ales cea viitoare nu se mai asemănă cu aviația trecutului, și cu atât mai puțin cu aviația începutului.

Aviația actuală, cu marile ei viteze și cu posibilitățile de așez pe ori și ce vreme și la înălțimi foarte mari, presupune organizarea omenească la eforturi extraordinare de mare și îi menține într-o atmosferă diferită de aceea pentru care a fost alcătuit.

Aviatorii de azi și de mâine trebuie să aibă o rezistență fizică superioară și o putință de adaptare foarte mare condițiilor aereiului.

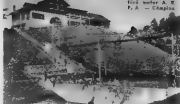
Ei nu pot fi găsiți decât în tineret.

În afară de rezistența fizică și de adaptare, aviatorii trebuie să poată toate simțurile și reflexele necesare pentru a putea utiliza în cele mai bune condiții aparatele de bord, săi total trebuie să se petreacă în mod spontan.

Aceste lucruri impun o serioasă selecție și o temeinică pregătire.

Ori și ce măgini înăi, ori cât de perfectă ar fi ea, nu are valoare decât în funcție de valoarea celui care o stăpânește și o conduce.

În toate perfecționările aduse avioanelor și cu tot



cea ce viitorul ca progres va mai putea înfăptui nu se va putea ajunge la perfecțiune, căci tot ceea ce face omul nu poate fi perfect.

În afară de acestea, lupta aprigă contra legilor naturii, care s'au lăsat suguse și nu învinse, va face ca aburul să necesite întotdeauna curaj.

Pentru ca aviatorii să poată face față în mod onorabil acestui curaj, trebuie să aibă și o pregătire morală superioară.

Dragostea de aburul cel cu ardeia feteșită și frumoasă senzație, caracter desăvârșit, puternică personalitate, iubire de țară și seamă, gustul riscului, acestea vor trebui să formeze bogăția omului a aviatorului.

Singur la conducerea avionului său, având răspunderea încălțării și a materialului și luptă, adesea, cu forțele impenetrabile ale naturii, sau treburilor să lăce față unor grele neajunsuri, el nu va putea să caute să-și găsească ajutor decât în propriile-i cunoștințe și în propriile-i forțe morale.

Nu mai astfel, va putea face mai bine, numai astfel va putea învinge toate greutățile și să-și îndeplinească misiunea ce i-a fost încredințată.

Iată, deci, că aviația este domeniul tineretului. Ea cere tineretului sănătate, rezistență fizică remarcabilă pregătire aeriană și o forță morală superioară.

Toate acestea se obțin printr-o selecție și o pregătire de lungă durată și amănunțită.

Pregătirea, deci, a tineretului pentru aviație este o muncă lungă și perseverentă.

Ea trebuie dusă la îndeplinire, căci numai astfel țara noastră va putea face față problemelor viitorului.

Această pregătire începe chiar din cursul liceului.

În tot acest timp, vor căpăta cunoștințele necesare, pregătirea morală și elementele cele mai bune avioanelor.

Artista aceasta a tehnicienilor și a specialiștilor (ingineri, mecanici, telegrafisti, radiotelegrafisti, navigatori), este și ea un domeniu vast al tineretului domnic de aviație, de această muncă și misiunea realizarea a genului omenească.

Iată, deci, că tineretul român este chemat să îndeplinească o mare misiune în viitorul aviației al țării.

Ei vor trebui să se arate la înălțimea încrederii pe care aspuștea o acordă.

Aviația îi pune la dispoziție un vast și variat domeniu de activitate, în care va găsi cele mai mari satisfacții.

Tinerii români, din origie colț de țară, dornici de a se avânta spre zărilor albastre, vor veni cât mai mulți spre așile cu cocarde răsărită, pentru a îngrădi rândurile șurubitelor și aluziilor aviației, doctând mai departe gloria aviației române.

Drumul pe care va trebui să-l parcurgă va fi lung.

Munca și suprema muncă, va veni la începutul acestui drum lung, când se vor găsi în aer, aburind în șomnet de moutare de sute de cad putere, ne mai fiind legați de obstacolele pământului și sfidând legile spre ale naturii, pentru a-și duce marea la îndeplinirea misiunii pe care țara i-a încredințat-o.

Deșapoi de pământul tuturor căderilor și plătind în spațiul infinit, vor avea senzația că tot ceea ce este material a rămas jos, iar cu marea ce merge nu s'a ridicat decât apusul.



IMPRESIILE PRIMULUI ZBOR

—Dreptușnic! aștia înălțau
oala de vârtă și gălău, străluceau
sere.

E cald. O căldură plăcută, în-
viorătoare, de sălășit de primăvară.
Cerul clar surâde câmpului ce se
facinde cât cuprinde cu ochiul. Iarba
avântată de reul împărgite o aerod-
doice — amăruș.

N'am timp deajmă să privesc și
să-mi simt sufletul cu priveliștea.

Trenu —
O clipită numai, n'am fost pre-
sență decât cu trupul albituș, de
comensile și hărușul avonului cu
care trebuia să zbor.

Pilotul se îndreaptă spre munt.
Îmi aranjează casa, îmi încheie
lăina de piele largă care îmi cade
până la pământ.

Pentru ce îmi bate inima atât de
tare? Pentru ce stau nemigănat?

Măe încă?

Nu-măe!

Acum ne-am suit amândoi pe o
aripă. Calc ușor, cu băgară de acamă
și deodată o strângere de inimă. Mă
străfulgeră impresia fugară că m'aș
fi suit pe aripa ucigaș a unui vultur.

Îscă un pas. Întocmai cum con-
duc copilului primii pași, astfel
violetul prânzându-mă de mână, îmi
arată locul pe care va trebui să-l
ocup în trupul orășei pasări ablu-
fătoare.

M'am așezat în carlingă din față.
O curea lată mă leagă peste mijloc

de scam, dar mi-a pierit hărușea și
odată cu ea și închinate.

Pornim.

Stau nemigănat și-mi închipuș că
sunt jos, pe câmp, acolo unde am
lăsat o prietenă care îmi flutură
o așară. Văd cum se mișcă elicea,
aripile alburii și împunătoare cum
se înalță, cașonul cenășu al ro-
pilor cum se depărtează de pământ.

Dar mă trezesc ușor la realitate.
Am mișcat piciorul stâng lovind
ușor marea; mă înspăimânt retră-
gându-mă și mai mult pe locul meu,
ca și un melle în cărușă sa apăr-
tătoare.

Și ne depărțăm din ce în ce de
pământ.

Întrec capul spre stânga și po-
vesc în jos. Din ce în ce mai mică
se văd hangarele. Acum sunt ca
măte cutii negre cu acoperiș drept-
unghiular, pe un covor verde, co-
vurul joasăle copilăriei. Dar aici
păpușile copilăriei eu lipășe.
Oamenii sunt mici și s'ar părea că

toți stau pe loc. Iată, unul s'a mișcat
aleargă și parcă face semne.

Spre dreapta, pe întinderea verde,
o turmă de oi, întocmai ca în po-
vestile prințesei adormite, a încre-
menit cu păstor cu tot.

Priveliștea se succedă într'una și
s'ar găsea că pilotul a uitat de a-
menințare.

E plăcut în carlingă și adierea
vântului care se simte bine, îmi
mângâie și răcoare obrații.

Ne-am îndepărtat de aeroport.
Stăruim deasupra orașului. Te fra-
pează linia dreaptă și albă a șoselei
principale. Căscă, una lângă alta, apăs-
măș și țărăși uoane din copilărie
îmi răsă, când orașele cu clăpule
respective le clădăsc din cărți de
joc ce se năruiau la primul curent.
Oragul de aș picătoarele mele înal-
este un oraș adevărat, iar eu am
făcut de mult de a mai fi copilărie
ce-și fluraș castele din cărți de joc.

Dăe ce oare? Deasupra a înșugat
a se mișcă.

Arborele de pământ dinșugă în Teron



Au început Avionul s'a înclinat pe o parte. A revenit la poziția normală. Iarăși s'a înclinat. Tare. Mai tare. Am închis ochii... De-acum întăgălă-se orice. Probabil că avionul se va da peste cap... probabil... dar nu lăz să gândesc la ce s'ar putea întâmpla. Dealtfel am cășpat, aburam iarăși calm, frumos.

Cât privești, verdele predomină. Acolo departe, unde pământul se prezintă puțin mai ridicat, dreptunghiuri egale în diferite nuanțe de verde și galben, strălucesc în soare. Acolo, dincolo și ceva mai departe... și în toate colțurile țării noastre, România barană și prevelektor a scântăit și acum trece sub ocrotirea puternicului Dumnezeu, grâni, pâinea noastră atâ de necesară.

Ca un șarpe uriaș, se vede în depărtare, șoseaua pe care am venit. De o parte și de alta a șoselei, copacii la distanțe egale, par ostaji falaci cari așteaptă comanda unui general nevăzut.

Este atât de frumoasă și pace aici sus, că mă gândesc ce bine ar fi ca prin telepatie să transmit pilotului destinația mea de a nu ateriza când.

Sgometul motorului care m'a supărat înserdcauna, nu-l mai interceptează auzul meu și chiar de l-ași auzi, mi s'ar părea suportabil.

Pentru prima dată îmi dau seama, cum frumoșele naturii te poate schimba complet, cum te face mai bun, mai înțelept într-o clipă de timp și cum te apropie de cer.

Am impresia că mi-au crescut subit aripi și-mi vine să plâng de fericirea ce mă cuprinde.

E greu de definit starea sufletească în care mă aflu. După cum e greu să-mi dau seama pentru ce, în momentul de față, am simțit un gol cumplit. Mă ridicăm în sus. Mai sus... și brusc avionul se lasă jos în poziția de la început.

Pricep imediat, o nouă surpriză a pilotului. Timp neapărat să mă sperie.

S'a lăsat iarăși pe o parte, atât de brusc însă, că fără să vreau am înscroaț un țipăt. Nu cred totuși să mă fi auzit.

Încerc să ridic un braț, fluturând degetele în semn de curaj, dar cu toate eforturile mele — vântul întăgălă-se — nu reușesc.

Zăresc spre dreapta aeroportul, cutușe negre cu plăpule înalțate, cu avioanele jucării înaripate, ce stau tumbiți în aliniere.

Horizontul a înscroaț deodată. Avionul coboară lin scârț de lin înscroaț ochii se deschid mari și întrebă reșpuns. Care n'a fost vis?

Marea vag de benăni îmi pătrunde nările. Se aud mici pocnături ale motorului.

Jos, alergă în întâmpinarea noastră prietena mea și elevii-piloți, aburșorii de mline.

Reșile nu ating pământul. Ușoare egudulțuri străbat corpul, pentru ca apoi să decolă pe aripi de avion dintr'un Olimp și închăpării mele.

Cobor și îndrăz fără răspuns întrebările din jurul meu. Aerg și-su înalt; privărie sus, tot mai sus. Acolo se afluase ca câteva momente înainte avionul care mi răchisese o lume a închăpării.



Șaștă de lung de la 1900 de 1900
Năd mator

M'am oprit lângă hangarul cel mare. Privesc, dar nu se mai vede și nu se mai aude nimic, în afară de fâlfâitul trecutului animat sus acolo unde poate să arate până departe marmurele și băncile din popor ce și ocupă cu bună dreptate local sub soare.

R. CONSTANTINESCU

TEXTUL ACESTOR PAGINI ESTE DAT DE CĂTRE COMANDAMENTUL T. A. R.

Pentru tinerețe



1. Ape se plătete în drumului, de Grigore Ionescu-Bălan, student, București
2. Mășinile noastre nu se pot vedea război, de Ionescu-Bălan, student, București
3. Iar de noaptea, de Anania C. Veliciu, cl. IV, liceu „Mihai Viteazul”, București
4. Iată unii de Grigore Ionescu-Bălan, student București
5. Victoriile de Dumitru I. Bălan, cl. IV A, liceu „Regele Mihai I”, București
6. „Cetatea noastră” în război, de Ionescu-Bălan, student, București
7. Pădurea în război, de Dumitru I. Bălan, cl. IV A, liceu „Regele Mihai I”, București
8. Buna, de Dumitru I. Bălan, cl. IV A, liceu „Regele Mihai I”, București

Proiect de Ionescu-Bălan, cl. IV A
 Liceu „Mihai Viteazul”, București

Pe 111 alături, de Dumitru I. Bălan
 Liceu „Mihai Viteazul”, București



Chestii aviaticești !!

... de Perizoniu



Mae, dă-i gaz să-l scutăm la mal...



— M'am îmbrăcat în costum de scufundări, pentru că
— a vrea să încredere în mine și am să aștept să
— înțeleg, ce să-și facă de-a!



— Cu ocazia acestei misiuni poate prind ceva
— prosopt...



— Iar m-a spus călduțică, cămășă?
— Nu, domnule comandant, dar vreau să
— mă obișnuiesc cu apă.



— Iară, mi se pare că motorul trepidează puțin...



— Am văzut... vîi... 8000 de avioane înzăpezite de 30
— de zăpezit și o mulțime de crucipetare și dis-
— trugătoare... Negru! călă de vedete rapide!

Vacuum Oil Company

S. A. d. R.



Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ ÎN TOATĂ LUMEA

„ASIM ROMÂNESC” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului, Redacția și Administrația: Str. 24, Iclod, Nr. 9 et. I Telefon: 3.45-29, telex: 1334.

Direcții Comandor av. rbg. AL. DEMETRIEȘCU, Redacție: NICOLAE SABUȘES-ANDRESCU și GIAN.

Cuștile abonaментelor: Intersprețori, tipărit, Institutul de Stat și publicații de știri din data 1946, abonații la 1946 anul. Pentru publicații la 400 anul. De exemplu la 25.

IN VREME CE PE FRONT SBURATORII NOȘTRI DUC
UNA DIN CELE MAI MAREȚE LUPTE ALE ISTORIEI, ÎN
UZINELE DE AVIAȚIE LUCRĂTORII CONSTRUIESC NOUE
MOTOARE CARE VOR DUCE LA GLORIA ȘI ÎNVINȚA
ARIPILE PATRIEI.

(S.M. P. 111. Strachanbeid)

